







# I PARAFUMMINI AL PALAZZO DI GIUSTIZIA.

L'articolo del nostro collega Renzo Rossi, ha provocato il seguente comunicato del Ministero di L. P. PP. ed una lettera del sig. Baldino Mazzocchi.

Ecco quanto dichiara il Genio Civile.

Un giornale del mattino ha scritto di irregolarità che si sarebbero verificate nella fornitura dei parafummini per il Palazzo di Giustizia.

La proposizione dev'essere presentata così, per quanto riguarda l'altezza degli alberelli tipo Melsens, io art. 13 del Capitolato di appalto dice: «alti fino a m. 0,80», perché appunto era stato previsto che non tutti avrebbero dovuto avere tale altezza massima, ma variabile a seconda della loro posizione. Ed infatti sono stati ordinati e posti in opera dell'altezza di cm. 80,0, i primi sei parafummini, gli altri sei più alti.

L'equivoco di chi ha informato l'autore dell'articolo deriva dal fatto, che una parte degli alberelli è interrotta nella sezione di sostegno. Le punte sono state dovute tagliare perché la doratura a fuoco non si pratica più, essendo pregiudizievole alla salute degli operai per le esalazioni venefiche mercuriali. Del resto la durata della doratura dipende dalla quantità dell'oro depositato dal punto di vista della preservazione delle punte ha effetto identico.

I nodi e le basi degli alberelli non sono di piombo, ma di una lega di piombo e stagno che meglio aderisce a fuoco nudo e che è stata già messa in seguito ad esperimenti, in vista della maggiore aderenza e del più intimo contatto, tra il punto di vista elettrico poi, tali nodi hanno una massa tale che li garantisce da fusione, tenuto conto che il coefficiente di resistenza è più elevato che se, per esempio, si fosse usata lega l'antimonio. Ed infatti il fulmine è già caduto sopra un alberello senza fondere minimamente gli anelli.

All'articolo 8 dell'elenco dei prezzi del Capitolato è prescritto il nastro di rame di millimetri 3,20 portante un foglio di rame quadrato di mm. 20 di lato per mm. 30 di altezza terminante a cuspidi, ribadite con rondella di stagno per formare una buona comunicazione elettrica.

In seguito a prove eseguite sui campioni, si è potuto verificare che la resistenza allo strariscaldamento della saldatura, e quindi si sono ordinate punte saldate perché presentavano una maggior sicurezza di miglior contatto elettrico inoltre al sono prescritte punte di mm. 12 di lato e di mm. 40 di altezza, per avere punte più acute che meglio rispondono all'ufficio di scaricatori di elettricità; per di più, invece di tre punte a triangolo di acciaio sono state poste in opera quattro punte a triangolo, e ciò per compensare col numero la minore sezione metallica, razionalità di aumentare di un terzo il numero delle punte stesse, migliorando la protezione contro il fulmine.

Come si vede, le modificazioni introdotte, dove sono state introdotte, hanno avuto il solo scopo di migliorare l'impianto, e sono state fatte dopo prove e studi.

Ecco la lettera del sig. Mazzocchi che pubblichiamo per dovere di cortesia, perché in fondo non fa che ripetere il comunicato precedente.

On. sig. Editore del *Popolo Romano*.

Leggo nel suo pregiato giornale una lunga requisitoria contro il Genio Civile e la mia Ditta assennata dell'impianto dei parafummini del Palazzo di Giustizia.

L'autore forse non mi giunge nuovo, almeno se dovesti istituire un possibile nesso di causalità tra una lettera raccomandata che ricevetti nello scorso dicembre (e che conservo) e l'attuale scoperta di batterie.

A parte ciò, e a parte anche quello che saprà, se vorrà, rispondere il Genio Civile, mi affretto per riguardo alla buona fede dei suoi lettori del mio nome, a rettificare le principali affermazioni contenute nell'articolo in questione. Il che vala a far cadere nel nulla tutte le conseguenze negative o sottintese, a cui l'autore vorrebbe giungere.

1. Non esiste in fatto che io abbia omesso protesta di qualsiasi genere, né per ritardo della consegna del lavoro né per altra causa.

2. *Alberelli tipo Melsens.* L'altezza degli alberelli è prescritta dal Capitolato fino a m. 0,80. Ciò significa che tale misura rappresenta il massimo, dovendo le altre altezze essere regolati secondo i casi. Ad ogni modo, il minimo adottato, è di m. 0,60 e non di m. 0,40, come pretende l'articolo.

3. *Nodi e basi degli alberelli.* — E' inesatto che i nodi e le basi siano di piombo; sono invece di una lega di piombo e stagno, materia altamente aderente a fuoco nudo e rispondente alla voce «metallone» che significa lega di metalli bianchi, la cui scala è attestata.

4. *Punte prescritte degli alberelli.* — Quanto a tale rilievo, basta osservare che lo scrittore dell'articolo ha fatto una falsa fede dei suoi lettori, quando ha fatto prezzo non è neppure sufficiente a coprire la spesa della doratura delle 7 punte.

5. *Metodo delle dorature.* — E' bene che il letterico tecnico, autore dell'articolo, sappia che la doratura a fuoco nudo è più in uso, come quella che gode maggiormente la salute degli operai a cagione delle esalazioni venefiche mercuriali che non sono state già dalla nostra Società di assicurazione.

Per questo è stata sostituita dalla galvanica, che senza presentare gli inconvenienti accennati, non è di minor effetto, né di minor durata.

6. *Conduttore di rame a nastro con punte a cuspidi.* Dimensione e numero delle punte. — L'attacco delle punte al nastro di rame, invece che con piccoli ribaditi, è stato eseguito con saldature perché costituivano un collegamento intimo metallico molto migliore e più sicuro.

Le dimensioni delle punte prescritte dal Capitolato sono di mm. 30 di lato per 30 di altezza in n. di 3 a m. lineare; ora, sono state fatte di mm. 12 di lato per 40 di altezza. E per compensare questa differenza minima, voluta dalle esecuzioni del lavoro e per ottenere una maggiore protezione, le punte da 3 sono state portate a 4 per ogni metro lineare; il che importa una maggiore garanzia nella difesa dell'impianto.

Osservo da ultimo che il prezzo che l'articolo vuole attribuire al grande onore alla sua competenza tecnica.

Ed ho finito. Se non che mi preme tranquillizzare l'egregio critico scrittore in due punti essenziali, riguardo cioè alla funzionalità degli apparecchi e al presunto lucro illecito dell'appaltatore. La prima è indubitabile essendo stata collaudata vittoriosamente per ben due volte, dal fulmine, come ben sanno tutti coloro che frequentano il Palazzo di Giustizia. Quanto al lucro, ci basta consigliare lo scrittore a non voler cambiare mai la sua professione di critico e relativamente facile, almeno secondo la comune opinione, con quella dell'assassino di lavori che sia ancora schiavo della sua anima e orgoglioso della sua rettitudine. Egli si accorgerebbe a suo danno della realtà di certi pretesi guadagni quando si sottoponesse, come il sottoscritto ha fatto, alla sorveglianza della direzione e si astenesse, per non cadere ai suoi ordini di servizio. Bene è vero che tale sistema ancora chi lo professa e costituisce anche la miglior salvaguardia contro attacchi di qualsiasi pulpito.

Dev. no  
Baldino Mazzocchi

Ed ora la parola al collega Rossi per le conclusioni.

Al sig. Baldino Mazzocchi, che non so quale parte abbia in questa faccenda dei parafummini perché l'appalto risulta aggiudicato all'ing. Leone e al presunto lucro illecito dell'appaltatore. La prima è indubitabile essendo stata collaudata vittoriosamente per ben due volte, dal fulmine, come ben sanno tutti coloro che frequentano il Palazzo di Giustizia. Quanto al lucro, ci basta consigliare lo scrittore a non voler cambiare mai la sua professione di critico e relativamente facile, almeno secondo la comune opinione, con quella dell'assassino di lavori che sia ancora schiavo della sua anima e orgoglioso della sua rettitudine. Egli si accorgerebbe a suo danno della realtà di certi pretesi guadagni quando si sottoponesse, come il sottoscritto ha fatto, alla sorveglianza della direzione e si astenesse, per non cadere ai suoi ordini di servizio. Bene è vero che tale sistema ancora chi lo professa e costituisce anche la miglior salvaguardia contro attacchi di qualsiasi pulpito.

Amintando prendo atto che la diversità fra il Capitolato d'appalto e l'esecuzione del lavoro, gli fu fatta rilevare da altra persona, la quale potrebbe anche essere quella che richiamò la mia attenzione su vari irregolarità compiute e specialmente sul fatto di aver concesso l'impianto ad una Ditta che offriva l'offerta del 40,00 ad una Ditta che poteva provare o che si erano sbagliati i calcoli del preventivo, o che si preparava all'amministrazione qualche sorpresa.

Prendo anche atto che egli non fece alcuna protesta per il ritardo posto nella consegna del lavoro. Lo direi lui e lo credo sebbene sia l'unico degli appaltatori che si sono succeduti in questo colossale edificio, al quale il ritardo non abbia arrecato alcun danno.

E vengo subito all'impianto. La misura degli alberelli, tipo Melsens era stabilita come massima, a m. 0,80. Ma se le altezze dovevano essere regolate a seconda dei casi vuol dire che in gran parte dovevano essere di m. 0,60, perché la misura di m. 0,60 è inferiore alle decorazioni sopra le balaustrate, che non sono rimaste protette, come ho potuto constatare io stesso insieme con altre persone.

E siccome, secondo quanto dice il prof. Murrucci, allorché una scarica subitanea si produce, le punte non esercitano più alcuna azione efficace e, indipendentemente dalla forma, sono colpiti gli oggetti più elevati, è naturale che i fulmini rovineranno tali decorazioni. Del resto l'altezza dipende anche dal modo con cui si misura e cioè se si misura soltanto la parte che si vede fuori dell'aria, oppure se si vuol comprendere anche quella che nell'aria si intravede.

Per i nodi e le basi degli alberelli il sig. Mazzocchi conviene che non sono di metallone, ma di una lega di piombo e stagno. Siccome possiede un pezzo di questa lega, sparo che per convincere che lo stagno vi è in piccola parte. Del resto basta fare una analisi per persuaderci meglio ambidue.

In quanto poi al significato che, secondo lui, si deve dare al *metallone* e cioè «una lega di metalli bianchi, la cui scala è attestata», mi permetto rammentargli che in commercio la lega di piombo e stagno vien chiamata *stagno compatto* e serve per saldare, mentre i fonderi chiamano *metallone* una lega composta di piombo e antimonio e di altri metalli, come zinco, nichel, paccagno.

Del resto, un maestro di color che sanno in fisica tecnica, mi faceva osservare che il *metallone* non è una formula chimica di cui si possa stabilire la composizione assoluta, ma che si tratta del Capitolato una legatura di sufficiente resistenza meccanica, il piombo con un po' di stagno non si presenta subito allo scoppio offrendo il tanto vantaggioso più facile unire i fili.

Ciò che costituisce un guadagno per l'appaltatore e non per il lavoro, mentre poi la grande aderenza ai fasci di rame è del tutto inutile negli alberelli Melsens.

E veniamo alla doratura. Il signor Mazzocchi dice che la doratura a fuoco non è più in uso. L'ottimo rispondersi che allora non si capisce per che sia stata mantenuta nel Capitolato d'appalto e negli stati di avanzamento dei lavori, che determinano il pagamento di due mandati per cinquantamila lire.

Per quanto riguarda poi la tenerezza dimostrata per la salute degli operai, non bisogna dimenticare che la profilassi moderna garantisce i lavoratori dalle esalazioni mercuriali, tanto che ora che vi sono delle miniere, scopo delle quali è appunto l'estrazione del mercurio.

Né si verifica una allarmante mortalità nei numerosi stabilimenti di Milano per esempio, nei quali si eseguisce la doratura a fuoco.

La stessa persona competente mi osservava che per la parte meccanica la doratura a fuoco è la più consigliabile perché in tal modo il materiale presenta una maggiore resistenza agli agenti atmosferici. E lo prova il fatto che le punte adottate dal Palazzo di Giustizia, gli sono acquisite, ciò che viene anche a dimostrare che la quantità dell'oro depositato col processo galvanico non è sufficiente a sostituire la doratura a fuoco che resiste anche cinquant'anni.

E poiché il sig. Mazzocchi dice che il costo presunto di sei lire non sarebbe sufficiente neppure a coprire la spesa della doratura delle sette punte, gli spiegherò perché si è adottata la doratura galvanica, invece di quella a fuoco, dal Capitolato richiesta.

La doratura galvanica di ciascuna punta per se — e sempre il tecnico che parla — di ridurre al minimo il peso dell'oro impiegato. In tal modo ogni punta dorata galvanicamente richiede non oltre 25 centesimi, di guisa che un alberello di sette punte importa solo L. 1,75.

Invece con la doratura a fuoco — come era obbligatorio per contratto — il peso dell'oro non può scendere oltre un certo limite e la spesa per il materiale, quanto per la mano d'opera è almeno dieci volte maggiore. Così ogni alberello invece di L. 1,75, sarebbe costato, per sola doratura, L. 17,50. Altro che salute degli operai!

E ora quanto viene a spingere per il calcolo il prezzo previsto era di L. 38,60.

Per il conduttore di rame a nastro con punte, il sig. Mazzocchi spiega che fu cambiato l'attacco di piccoli ribaditi, con saldature per costituire un collegamento intimo metallico più sicuro.

La medesima competenza filotecnica mi ha osservato che il perno, ora destinato a garantire la stabilità della congiunzione delle punte con il nastro e la rondella era sufficiente per assicurare una buona comunicazione elettrica. Il fulmine che attraversa dei chilometri di aria, che è un buon isolante, certo non si sarebbe preoccupato di quel collegamento infimo, che ha un peso di un grammo e mezzo, e che per risparmiare alla Ditta parecchie centinaia di lire di mano d'opera.

Il sig. Mazzocchi tace con molta prudenza che le punte anziché di quadrato, sono fuse e che la forma è piramidale anziché di parallelepipedo terminato a cuspidi: solo dice che le dimensioni invece di mm. 20 di lato per 30 di altezza furono fatte con mm. 12 di lato per 40 di altezza e che per compensare questa differenza minima, il numero delle punte fu portato da tre a quattro per metro lineare. Certo questo compenso è molto eterogeneo.

Siccome il prezzo di L. 2 al metro da me attribuito è stato ritenuto esagerato, mi provò con la matematica, che non è un'ipotesi, a dimostrare la verità di quanto ho detto.

Un metro di nastro di rame di mm. 20 di larghezza per mm. 3 di spessore pesa grammi 600; quattro punte di rame fuse del peso di grammi 20 pesano grammi 80.

E' bene che il sig. Mazzocchi sappia che io possiedo una di quelle punte che io visitatore trovo staccata ed abbandonata sopra un parapetto. Il che servirebbe a dimostrare la poca intimità del collegamento.

Dunque 600 grammi a L. 2,20, prezzo attuale del rame, mentre all'epoca del contratto costava L. 1,90, importano L. 1,32; 80 grammi di rame fuso a L. 4,75 il kg. L. 0,38, quattro saldature L. 0,32. Totale L. 1,94. Il sig. Mazzocchi è pregato di togliere sei centesimi dal mio cervello, o prezzo.

E tutto questo è stato pagato sulla base contrattuale di L. 3,55 il metro lineare.

Così credo di aver risposto anche al comunicato del Genio Civile che colla lettera del sig. Mazzocchi, pare faccia quella lega di piombo e stagno, fatto evidente e in cui scala è attestata.

Ritornando: l'impianto dei parafummini è stato eseguito tutto in modo diverso dal contratto, e le modificazioni introdotte sono andate tutte a beneficio dell'impresa, mentre i lavori sono stati pagati con gli stessi prezzi del Capitolato e alla Corte dei Conti i mandati di pagamento furono registrati sulla base delle norme contrattuali che non sono state osservate. Questo a me basta aver confermato.

Riguardo poi al vittorioso collaudo dato per ben due volte dal fulmine, non sappiamo alla presenza di quali Commissioni, la manutenzione avvenire dell'impianto e le future fulguri diranno l'ultima parola.

Renzo Rossi.

Per gli emigranti agli S. U. d'America ed al Canada.

Il Commissariato dell'immigrazione comunica: Secondo una recente deliberazione delle autorità federali, addebi al servizio d'immigrazione negli Stati Uniti, è stata data raccomandazione agli emigranti, che colà si dirigono, di portare seco un

somma di almeno 25 dollari, circa 135 lire italiane, oltre il danaro necessario per le spese di prosecuzione dell'interior della Federazione.

Se sprovvisto di tale pecunia, l'emigrante correrà serio rischio di essere respinto dal porto di sbarco.

Per gli emigranti diretti al Canada, attraversando il territorio degli Stati Uniti, la somma indicata di 25 dollari, oltre il biglietto di viaggio dal porto di sbarco al paese di destinazione, è pure prescritta fu bene a speciali accordi testé intercorsi tra il Governo canadese e quello degli Stati Uniti.

## ECONOMIA e CREDITO

### Un interessante confronto

(S) Londra, 9. — Il Board of Trade Journal — pubblica l'interessante notizia del commercio inglese, germanico ed americano.

Nel 1908 il commercio estero del Regno Unito ammontò a sterline 890,695,000 con una diminuzione sull'anno precedente di sterline 89,206,990 ossia circa il 9 per cento.

Nello stesso anno il commercio estero germanico ammontò a sterline 687,156,000 con una diminuzione di sterline 74,780,000 sull'anno precedente cioè in ragione dell'11 per cento circa.

A sua volta il commercio americano discese a sterline 592,730,000 con una diminuzione di sterline 98,827,000 ossia del 14,50 circa per cento. Da queste cifre risulta che per quanto l'annata commerciale inglese sia stata tutt'altro che buona pure Germania e Stati Uniti soffrirono la maggior misura.

Inoltre considerando che la popolazione del Regno Unito è di 44,000,000 di anime, quella della Germania di 62,000,000 e quella degli Stati Uniti di 89,000,000 ne risulta che la quota di commercio estero per ogni cittadino inglese è di sterline 26, scellini 4, pence 10, mentre quella di ogni cittadino germanico è di sterline 11, scellini 1, pence 8 ed infine quella di un nord-americano è di sterline 6, scellini 13 e pence 2.

Bastano queste cifre per dimostrare l'immensa superiorità del commercio estero inglese su ogni altro e a sua resistenza agli effetti delle crisi portabitarie.

### Situazione economica e commerciale degli Stati Uniti.

Riassumiamo da recenti rapporti del Delegato americano a Washington e del Regno emigrato a Nuova York, le seguenti notizie sulla situazione economica e sul commercio internazionale degli Stati Uniti, verso i quali ha ripreso la forte corrente della nostra emigrazione per breve tempo interrotta.

Il miglioramento della situazione economica già segnalato, continua, e si è accentuato in alcune industrie, specie le metallurgiche: in alcune fabbriche che avevano ridotto i salari, questi si ristabiliscono sulle antiche basi.

La revisione della tariffa, fatta su linee conservatrici, non sembra dannosa alle industrie.

Il numero dei vagoni ferroviari fuori di servizio è di circa 300,000, ciò che dimostra come le ferrovie non abbiano ancora ripresa l'attività che avevano prima dello scoppio della crisi, quando si aveva delusione di materiale rotabile.

Continua però l'aumento nel commercio d'importazione, che nel mese di aprile u. s. fu di 132 milioni di dollari, di fronte ad 87 nell'aprile 1908.

Nel primi dieci mesi dell'anno fiscale in corso l'importazione totale è stata di 3074 milioni di dollari, di fronte a 1018 milioni nel corrispondente periodo dell'anno precedente.

L'importazione dall'Italia è stata in aprile di dollari 4,810,000 di fronte a 3,500,000 nell'aprile 1908 e per i dieci mesi di dollari 40,400,000 di fronte a 37,920,000 nei dieci mesi dell'anno precedente.

La nostra importazione presenta dunque un aumento di circa 3 milioni di dollari, 15 milioni di lire in cifra tonda, dovuti al forte incremento nella importazione degli articoli di lusso.

Se si confrontano le cifre del corrente anno con quelle del 1906-07, che segnò il massimo da noi raggiunto, si vede che la nostra importazione agli Stati Uniti non è inferiore a modesto periodo che di un mezzo milione di dollari, cioè due milioni e mezzo di lire.

Analizzando i principali articoli della nostra importazione nella Confederazione del Nord-America risulta che nei primi dieci mesi dell'anno fiscale in corso l'importazione totale di sola argentea ha raggiunto la cifra di libbre 19,455,000 per dollari 66,130,000, contro libbre 12,805,000 per dollari 54,210,000 nel corrispondente periodo dell'anno precedente, e quella dall'Italia è stata di libbre 4,160,000 per doll. 15,825,000 contro libbre 2,370,000 per doll. 10,765,000 nel 1907-08.

L'industria serica americana attraversa uno stadio d'animazione e gli stock della materia prima sono rilevanti.

Nel 10 mesi importammo negli Stati Uniti libbre 65,340,000 per doll. 2,900,000 di paste alimentari; contro libbre 76,305,000 per doll. 3,130, nel stesso periodo dell'anno precedente.

Importammo galloni 1,130,000 per doll. 2,460,000 di olio d'oliva, contro 2,055,000 per doll. 1,935,000; libbre 12,525,000 per doll. 2,275,000 di formaggio, contro libbre 11,170,000 per doll. 2,000,000 di vini importammo per doll. 1,000,000 di fronte a 1,100,000; di liquori infine galloni 101,000 per doll. 300,000 contro galloni 162,000 per doll. 395,000 nei 10 mesi dell'anno precedente.

Nei prodotti alimentari dunque e nei vini si riscontrano qualche aumento nell'olio e nel formaggio, e diminuzioni abbastanza sensibili nelle paste alimentari e nei vini e meno sensibili nei liquori.

Il mercato dei linoni continua a mantenersi sfavorevole e la sola speranza degli importatori sta nel caldo.

Nel primi 10 mesi ne importammo libbre 97,100,000 per doll. 1,890,000 di fronte a libbre 122,805,000 per doll. 3,340,000 nello stesso periodo dell'anno precedente.

L'aumento notevole sono gli automobili. Sopra un totale di 1300 importati per doll. 2,555,000 l'Italia figura con 256 per doll. 440,000 di fronte a un totale di 902 per doll. 2,175,000 dei quali 94 importati dall'Italia per doll. 250,000 nel 1907-08.

Il progetto approvato dal Senato stabilisce un dazio del 50 per cento ed un'altra sugli automobili, mentre il dazio votato dalla Camera bassa è del 45 tip.

L'industria automobilistica americana ha fatto enormi progressi e si calcola videranno investiti 150 milioni di dollari.

La ragione dello sviluppo di questa industria e che ha sofferto poco dalla crisi, sta nel fatto che il fabbricante americano le ha dato una base solida, dedicandosi specialmente alla produzione delle macchine ad uso del commercio, le quali essendo necessarie, non dipendono dalla prosperità del paese come le macchine per turismo e diporto.

Non già che la fabbricazione di queste ultime sia trascurata, ma essa ha subito una notevole trasformazione; invece cioè delle macchine di grande forza e velocità perciò costose, l'industria americana ha preferito la produzione di macchine a prezzo moderato da 500 a 2000 dollari, che sono alla portata di un maggior numero di persone ed il cui mantenimento è economico.

Considerando il numero grandissimo di individui che negli Stati Uniti può spendere in questi limiti per l'acquisto e il mantenimento di un'automobile, si capisce come l'industria automobilistica americana, sia in condizioni molto più soddisfacenti dell'europea.

Si calcola che nell'anno corrente saranno fabbricate negli Stati Uniti non meno di 70 mila automobili per un valore di circa 100 milioni di dollari; più di mezzo miliardo di lire.

In questo numero viene compresa ogni specie di macchina, sia per diporto, sia per commercio. I tassicabi offrono un campo immenso all'industria automobilistica soltanto a New York ne sono in esercizio più di un migliaio ed il loro uso si diffonde nelle principali città della Confederazione.

Un altro ramo di questa industria americana,

che ha una grande avvenir, è rappresentato dalla fabbricazione dei *buggies*, cioè piccole carrozzerie che gli agricoltori adoperano per recarsi ai mercati.

Si calcola che il numero degli automobili in esercizio nella intera Unione sia di 150 mila, dei quali 70 mila registrati nella sola città di Nuova York.

Malgrado ciò l'importazione automobilistica è rilevante.

Le macchine estere sono comprate specialmente dai milionari, e si capisce quando si pensa che un'automobile importata, oltreché più costosa, deve sottostare al dazio del 45 Op ad *ex-lore* ed il mantenimento è più caro perchè gli *chauffeurs* americani, non essendo pratici delle macchine europee, le rompono facilmente e le strade cattive generalmente non sono adatte alle macchine fatte per le strade d'Europa.

Ecco per gli ultimi 3 anni quale è stato il numero di automobili importati nei vari paesi di Europa:

	1906	1907	1908
Francia	942	835	947
Italia	138	91	97
Inghilterra	97	91	271
Germania	74	53	32
Altri paesi	44	23	20
<b>Totali</b>	<b>1295</b>	<b>1093</b>	<b>1347</b>

Però se l'importazione è aumentata in numero, è diminuita in valore, come dalle seguenti cifre che rappresentano dollari:

	1906	1907	1908
Francia	3,225,507	2,317,843	1,708,474
Italia	405,587	259,052	534,653
Inghilterra	344,984	298,629	167,412
Germania	318,001	219,736	99,294
Altri paesi	119,969	70,858	58,866
<b>Totale</b>	<b>4,416,048</b>	<b>3,157,168</b>	<b>2,558,819</b>

Ma anche l'industria automobilistica americana esporta. Nell'anno scorso l'esportazione fu di dollari 4,360,000 di fronte a 5,755,000 nell'anno precedente. Il numero di automobili esportati fu di 2804 nel 1907 e di 2164 nel 1908.

Il principale mercato per le macchine americane è l'Inghilterra, seguono il Canada, la Francia, il Messico, l'Italia con doll. 340,000, la Germania e l'Austria.

## NOTE ARCHEOLOGICHE

### Scavi nell'Asia Minore

I giornali inglesi pubblicano alcune informazioni interessanti circa i risultati di una esplorazione scientifica condotta da una spedizione capitata dal dottor John Garstang ed inviata nell'Asia Minore per conto dell'Università di Liverpool.

Il luogo scelto fu un grande gruppo di monticelli, presso il villaggio di Sakz-Tenzil, un poco al Nord di Antab.

Sopra uno dei monticelli e nella terra ai suoi piedi furono trovati frammenti di scultura, indubbiamente del periodo ittita.

Il monticello, esaminato, risultò contenere gli avanzi di un grande edificio che era circondato da un muro massiccio dello spessore di oltre 10 piedi, che il dottor Garstang data dall'anno 1190 all'800 avanti l'era volgare.

Gli esploratori rinvennero presso il portico di un grande edificio — un tempio e un palazzo — forse come in Babilonia, l'una cosa e l'altra.

L'altro era largo 27 piedi con una profondità di circa 10.

Il muro verso per parte doppia, perchè nel centro era un piedistallo massiccio che aveva sostenuto una colonna, la quale divideva in due il passaggio.

Questo piedistallo è una magnifica ed unica opera d'arte.

È un solido blocco di pietra calcarea, pesante parecchie tonnellate, e rappresenta due figure colate di donna e il corpo di leone.

L'acconciatura delle teste è nello stile egiziano ma lavoro indigeno.

Si fa notare che questi animali hanno cinque zampe come i tori e i leoni alati dell'Assiria.

Sulla schiena degli animali vi è una incavatura circolare che riceveva il fusto della colonna.

La decorazione di questo piedistallo è assai originale e il lavoro è uno splendido esempio del Tardo Ittita.

L'altro è fiancheggiato da ogni lato da magnifiche figure ai leoni, che hanno una notevole somiglianza col grande leone del British Museum, che fu tolto dal tempio del Dio della guerra a Kalat e Nomi, costruito nell'anno 895 avanti Cristo.

Vi sono anche dei bassorilievi figuranti a mano sinistra un leone alato e una processione di dignitari di Corte, fra questi notevole un falconiere reale che porta il falco sul pugno.

Questa è senza dubbio la più antica figurazione della falconeria.

Si sa che questo genere di sport era praticato dai Re assiri e che dal volo del falco si traevano auguri.

Esso è ancora praticato fra i reati arabi della Mesopotamia settentrionale. A mano destra vi è un altro grappo di sculture più arcaiche nello stile.

Vi sono due sacerdoti che adorano l'albero sacro sopra al quale è una mezzaluna con una stella al centro, simile al moderno emblema della Turchia. L'arte è distintamente quella dell'impero assiro dall'anno 1200 all'800 prima dell'era volgare e assomiglia alla scultura esposta nella Nimrod Gallery del British Museum ma è evidentemente di lavoro indigeno.

Sopra nell'esplorazione degli altri monticelli, non ancora toccati, di ottenere importanti risultati.

Intanto gli scavi che furono fatti hanno mostrato che sul luogo vi sono avanzi stratificati da diverse città e alcuni delle reliquie di una colonia dell'età neolitica con stoviglie di terra cruda e armi di silece.

## Cronaca di Roma

**Il Duca di Genova.** — Alle ore 15,30 di ieri è partito per Torino S. A. R. il Duca di Genova.

**Vaticano.** — Ieri mattina Sua Santità ricevette in particolare udienza il prof. Michelangelo Raymondi, insegnante in Sermonetta, accademico dell'Accademia e socio dell'Associazione Archeologica Romana, che era accompagnato dal figlio Ettore e che ha fatto omaggio a S. S. di una copia della sua opera sulla Badia di Valvisciolo presso Serravalle.

Il Sommo Pontefice, accompagnato dal magnifico mon. Bissolè e da mon. Saur de Saur per ricevere i visitatori nella sala del piccolo trono accese con cortese benevolenza l'omaggio del giovane, mostrando d'interessarsi molto dell'opera e del suo autore.

Il prof. Raymondi, accompagnato dal figlio si è recato poscia a visitare l'Em.mo Cardinale Segretario di Stato, il quale intrattene i visitatori circa mezz'ora in cortese colloquio.

S. S. ricevette pure 350 giovanetti e giovanetti che avevano fatto la prima comunione ed alcune famiglie italiane e straniere.

S. S. ricevette pure mon. Michele Camilleri, vescovo di Santorini, e il rev. P. Ambrogio Maria Amelli O. S. B. Abate della Badia di Firenze.

S. E. il cardinale Casazza, vescovo suburbicario di Sabina, compiva ieri mattina nella chiesa della Trinità dei Monti la consecrazione episcopale di mon. Giuseppe Leo, canonico della Cattedrale di Andria, vicario generale di Carini, eletto vescovo di Nicotera e Tropea.

Vescovi concenaranti furono mon. Tascone Gallucci arcivescovo titolare di Costanza e mon. Chiappa vescovo di Lucera.

Assistevano all'affare gli alunni del Collegio romano, sotto la direzione dei monsignori Carlini e Giobbe, carmelitani pontifici.

Assistevano alla funzione, accompagnata da scelta musica diretta dal maestro Capocci, moltissimi preti e sacerdoti.





# L'EREDITA' PARENTY

CAMILLO DEBANS

(Traduzione di A. DE VALLE DE PAZ)

PARTE PRIMA - FRA COMPLI

[XIV. - Il delitto di Point-du-Jour]

Poi con movimento ragionato dei due indici Bourgeon distribuir l'erba in tutta la lunghezza del paglio. Ciò fatto, il nostro uomo, sempre impetibile e sicuro, arroli prima adagio adagio, poi con energia, il tabacco nella sua bosta e con un ampio colpo di pollice, spreme uno dei lati sotto l'altro e fin lì il movimento rotatorio. La sigaretta era fatta, rotonda, imponente. Sapeva d'Arlec sorridere Bourgeon gli disse:

— Non è finito.

— Mi pare che non rimanga che accenderla.

— Ma è anche un'operazione più complicata di quello che crede.

Bourgeon, che non si sapeva curare, preso di tasca una mela, dette fuoco al coltore, non ari curvato, poi con la mano destra lo mise a contatto con la sigaretta che teneva fra le labbra. Avendo aspirato a più riprese, aprì la bocca e lasciò sfuggire un fumo denso, poi guardò il capo ardente del suo capovaso, al rimbalzo a fumare, spense il coltore, e riprese la sua via con passo misurato.

— Ecco fatto, disse Bourgeon.

— Forse le parra strano, ma ciò che abbiamo visto mi fa pensare che lei può aver calcolato Bourgeon.

— In che?

— Che cosa vuole, un uomo che si abbandona ad una serie di tali lavori per costruire ed accendere una sigaretta non dev'essere un poltrone.

Questi sono paradossi, caro d'Arlec.

— Niente affatto, creda pure che se Bourgeon non sentisse il bisogno di occupare le sue dita fumando, fumerebbe delle sigarette già confezionate. Ma lei viaggia?

— Io? Io? Bourgeon, guardando con diffidenza d'Arlec, come venuto dalla mia Provincia a Parigi e basta.

— Se lei avesse corso il mondo, saprebbe che gli uomini più pigri dell'universo, gli orientali, per quanto piacerà trovino a fumare, non accenderebbero mai ad abbandonarsi ad un tal lavoro per fumare una sigaretta.

Bourgeon mi mise a ridere.

— Ciò prova che egli ha la pigrizia europea e la pigrizia asiatica.

— E' possibile: ma di qualunque paese sia la pigrizia, non per questo mi privo di porre la mano ad un vecchio amico che mi pare infelice.

— Come! Lei vuole?

— Lo dispiace?

— No, ma si attiri l'attenzione dei passanti abboccandosi con un essere venuto tanto eternamente.

— Oh! me ne rido. Quando si è corso il mondo, si è potuti un'infinità di costumi più o meno eleganti, ma si fanno tante considerazioni.

— Allora mi dispiace del saluto con lei. La signora Navillon ed io l'abbiamo invitato alla nostra festa ed egli non ha degnato comparire, né far la sua scusa.

— Come crede? però io ho un motivo serio di andargli incontro, o non posso rimettere ad altro momento questa intervista.

— Un motivo serio?

— Sì.

— Non importa, se vuol fermi cosa grata non gli parli niente siamo insieme. Domani alla stessa ora li ritroverò qui. Questo marciapiedi è il suo quartiere generale, ed è qui che tende le sue reti.

— Che cosa vuol dire con ciò?

— Caro mio, Giallo, non avendo più un soldo, non è meno grato che l'infelice che l'uomo è stato creato per non far nulla.

— E allora viva di prestiti?

— Che non rende mai.

— Il fatto non è raro nella vita parigina, ma insomma è un fondo che si estende.

— A Parigi nelle vicinanze del Grand Hotel, dove Bourgeon ha fa degli amici fra i forestieri e i provinciali. E, siccome è sempre simpatico a essere gentilissimo vuole infondere i suoi contributi. Non sono che tre anni che esercita.

— Perciò, perché Giallo è rimasto nella mia mente come il tipo dell'eccezionale compagno. Aveva un sorriso che attirava.

— E l'ha sempre. Pochi uomini sono tanto seducenti. Il sorriso di cui parlavo è accompagnato da uno sguardo ancora più agitato di quello che ho visto, compendia cioè che la bocca ha cominciato. Se parla poi, la sua voce è una musica a. Altrimenti al portamento, si farebbe a meno del pranzo per obbligarlo a un inaccettabile ragazzo.

— Come ha caduto in una situazione tanto umiliante se ha tanti requisiti?

— Gliel'ho detto, la pigrizia.

— Le vede che stento a crederlo.

— Non vedo nel suo ostentato il segno del suo avvilimento? Vuole ancora parlarli in pubblico?

— Esiste, confessa, pure d'ora.

— Dove?

— Suo padre glielo non è un segreto, ma è incerto di una prossima notizia per lui.

— Notizia sardonica?

— Precisamente. A Batavia ho conosciuto un banchiere, il cui figlio è giunto qui ultimamente. Questo giovane, prima di partire ha assistito agli ultimi momenti d'un bravo uomo che ha lasciato a Giallo un centinaio di mila lire e forse più, che arrivava a proposito.

— Certo e questa somma?

— Ne depositò il mio amico laggiù, che non domanda che di sbarazzarsene a beneficio del dispendioso legittimo.

— Come mai quel bravo uomo ha avuto l'idea di lasciare qualcosa a Giallo?

— Perché era suo zio. Si chiamava Cipriano Bourgeon.

— E questo danaro glielo dà subito?

— Lo pare? Vi sono alcune formalità, e poi non le tengo io. — Però, posso, se egli vuole, offrigli un acconto di cui pare avere gran bisogno.

— Bene, lei potrebbe non riveder più l'acconto.

— Sarebbe peggio per lui.

— In tal caso non lo trattengo più, amico carissimo, o non sarà esplicito di vedere che faccia fare all'ammiraglio della sua opera umana.

— Venga, disse d'Arlec a Bourgeon.

— Bourgeon era di nuovo intento a confezionare una sigaretta.

## Banca Commerciale Italiana

SOCIETA' ANONIMA

Capitale sociale L. 105,000,000 interamente versato

Fondo di riserva ordinario 24,000,000 - Fondo di riserva straordinario 11,000,000

Sede centrale: MILANO

SEDI E SUCCESSALI: Alessandria, Bari, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia, Busto Arsizio, Cagliari, Carrara, Catania, Como, Ferrara, Firenze, Genova, Livorno, Lucca, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Perugia, Pisa, Roma, Saluzzo, Savona, Torino, Udine, Venezia, Verona, Vicenza.

### Operazioni e Servizi diversi della Sede di Roma

Via del Plebiscito, 412 (Palazzo Doria)

**Conti correnti liberi 1/34 Oio**  
**Libretti di Risparmio 2/4 Oio**  
**del Piccolo Risparmio 2/34 Oio**  
**Buoni fruttiferi a 2/34, 3/34, 3/4**  
**3 1/2 Oio secondo la scadenza**  
**Assegni sull'Italia e sull'estero**  
**Compra e vendita divise estere**  
**di titoli**

**Lettere di credito**  
**Apertura di crediti liberi e documentati sull'Italia e sull'estero**  
**Rapporti e anticipazioni**  
**Depositi di titoli in custodia ed in amministrazione**

Incarico gratuito di cedere e titoli estratti pubblici e di Roma per i signori e signorine e per i signori abbonati alla Cassette.

**UFFICIO DI CAMBIO-VALUTE (via del Plebiscito, 109, Palazzo Doria)**  
 (compie e vendita di valute nazionali e straniere - biglietti di Banca estere e banche e tratta sull'estero - titoli dello Stato e Valori)

## Pillole Manzoni

(ANTIEMICHE) - (RICOSTITUENTI)

Laboratorio chimico farmaceutico

CHIARAVALLA - Marche

Filiale: SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Costituito a base di Caffeinato ed Ossalato di ferro, china, stricnina, ecc. di Trinità Ca. nazionale. Preparato con formula nazionale, rappresenta per l'ammalato e per la tollerabilità uno dei migliori rimedi, in tutte le forme di esaurimento nervoso, di debolezza, di aneurisma, di isterismo, derivanti da alterazioni circolatorie del sangue.

Si prendono da 3 a 4 al giorno.

Si vendono in astuccio di 100 pillole a

**LIRE 2.50**

Presso le migliori Farmacie d'Italia

Associazione al POPOLO ROMANO

Regno Anno L. 16 - Sem. L. 9 - Trim. L. 5

Unione - 35 - 20 - 10

POPOLO ROMANO ed ECO della MODA

Regno Anno L. 20 - Sem. L. 11 - Trim. L. 6

Comunicazioni rapide franco-italiane

PER IL MONCONISCO

Il servizio rapido Roma-Parigi comprende tre partenze quotidiane da Parigi: la prima alle 22.30 con arrivo a Roma il mattino dei lunedì alle 8.25. La seconda alle 14.25. La terza alle 14.10 con arrivo a Roma il mattino dei martedì alle 8.25. La quarta alle 14.10 con arrivo a Roma il mattino dei mercoledì alle 8.25. La quinta alle 14.10 con arrivo a Roma il mattino dei giovedì alle 8.25. La sesta alle 14.10 con arrivo a Roma il mattino dei venerdì alle 8.25. La settima alle 14.10 con arrivo a Roma il mattino dei sabato alle 8.25. La ottava alle 14.10 con arrivo a Roma il mattino dei domenica alle 8.25.

## Ing. BARZANO & ZANARDO

Studio Tecnico e Legale per Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica

ROMA, 3, Via Due Macelli - MILANO, 24, Via Bagutta

### Agli Industriali

La proprietà della seguente invenzione industriale è disposta a vendere o a concedere licenza di fabbricazione o esercizio a condizioni favorevoli, ed è pronta a fornire, dietro richiesta, tutti gli chiarimenti necessari.

#### AGLI INDUSTRIALI

UNGARISCHER ASPHALT AKTIENGESELLSCHAFT, a Budapest - Brevetto Complesivo Reg. Aut. Vol. 213 N. 190, in data 12 settembre 1903, per: "Macchine mobile pour melanger et en même temps chauffer l'asphalte et matières similaires".

### Ascensori Falconi - Rappresentante Ing. Carlo Moleschott.

ROMA - VIA VOLTURNO N. 58 - ROMA

## Società Nazionale Trasporti F.lli GONDRAND

Società Anonima - Capitale L. 2,000,000 interamente versato

SUCCURSALE DI ROMA - VIA SAN SILVESTRO, N. 91



Servizio speciale di traslochi con furgoni imbottiti

Custodia di mobili - Garde - Meubles.

Paralunini - F.lli dalle Molle - Via Due Macelli

# ORARIO DELLE FERROVIE

## PARTENZE da Roma per le linee di

Napoli	6.05	6.10	6.15	10.45	13.40	14.40
Porto-Frascati	6.10	6.15	6.20	10.50	13.45	14.45
Porto-Frascati	6.15	6.20	6.25	11.00	13.50	14.50
Porto-Frascati	6.20	6.25	6.30	11.10	14.00	15.00
Porto-Frascati	6.25	6.30	6.35	11.20	14.10	15.10
Porto-Frascati	6.30	6.35	6.40	11.30	14.20	15.20
Porto-Frascati	6.35	6.40	6.45	11.40	14.30	15.30
Porto-Frascati	6.40	6.45	6.50	11.50	14.40	15.40
Porto-Frascati	6.45	6.50	6.55	12.00	14.50	15.50
Porto-Frascati	6.50	6.55	7.00	12.10	15.00	16.00
Porto-Frascati	6.55	7.00	7.05	12.20	15.10	16.10
Porto-Frascati	7.00	7.05	7.10	12.30	15.20	16.20
Porto-Frascati	7.05	7.10	7.15	12.40	15.30	16.30
Porto-Frascati	7.10	7.15	7.20	12.50	15.40	16.40
Porto-Frascati	7.15	7.20	7.25	13.00	15.50	16.50
Porto-Frascati	7.20	7.25	7.30	13.10	16.00	17.00
Porto-Frascati	7.25	7.30	7.35	13.20	16.10	17.10
Porto-Frascati	7.30	7.35	7.40	13.30	16.20	17.20
Porto-Frascati	7.35	7.40	7.45	13.40	16.30	17.30
Porto-Frascati	7.40	7.45	7.50	13.50	16.40	17.40
Porto-Frascati	7.45	7.50	7.55	14.00	16.50	17.50
Porto-Frascati	7.50	7.55	8.00	14.10	17.00	18.00
Porto-Frascati	7.55	8.00	8.05	14.20	17.10	18.10
Porto-Frascati	8.00	8.05	8.10	14.30	17.20	18.20
Porto-Frascati	8.05	8.10	8.15	14.40	17.30	18.30
Porto-Frascati	8.10	8.15	8.20	14.50	17.40	18.40
Porto-Frascati	8.15	8.20	8.25	15.00	17.50	18.50
Porto-Frascati	8.20	8.25	8.30	15.10	18.00	19.00
Porto-Frascati	8.25	8.30	8.35	15.20	18.10	19.10
Porto-Frascati	8.30	8.35	8.40	15.30	18.20	19.20
Porto-Frascati	8.35	8.40	8.45	15.40	18.30	19.30
Porto-Frascati	8.40	8.45	8.50	15.50	18.40	19.40
Porto-Frascati	8.45	8.50	8.55	16.00	18.50	19.50
Porto-Frascati	8.50	8.55	9.00	16.10	19.00	20.00
Porto-Frascati	8.55	9.00	9.05	16.20	19.10	20.10
Porto-Frascati	9.00	9.05	9.10	16.30	19.20	20.20
Porto-Frascati	9.05	9.10	9.15	16.40	19.30	20.30
Porto-Frascati	9.10	9.15	9.20	16.50	19.40	20.40
Porto-Frascati	9.15	9.20	9.25	17.00	19.50	20.50
Porto-Frascati	9.20	9.25	9.30	17.10	20.00	21.00
Porto-Frascati	9.25	9.30	9.35	17.20	20.10	21.10
Porto-Frascati	9.30	9.35	9.40	17.30	20.20	21.20
Porto-Frascati	9.35	9.40	9.45	17.40	20.30	21.30
Porto-Frascati	9.40	9.45	9.50	17.50	20.40	21.40
Porto-Frascati	9.45	9.50	9.55	18.00	20.50	21.50
Porto-Frascati	9.50	9.55	10.00	18.10	21.00	22.00
Porto-Frascati	9.55	10.00	10.05	18.20	21.10	22.10
Porto-Frascati	10.00	10.05	10.10	18.30	21.20	22.20
Porto-Frascati	10.05	10.10	10.15	18.40	21.30	22.30
Porto-Frascati	10.10	10.15	10.20	18.50	21.40	22.40
Porto-Frascati	10.15	10.20	10.25	19.00	21.50	22.50
Porto-Frascati	10.20	10.25	10.30	19.10	22.00	23.00
Porto-Frascati	10.25	10.30	10.35	19.20	22.10	23.10
Porto-Frascati	10.30	10.35	10.40	19.30	22.20	23.20
Porto-Frascati	10.35	10.40	10.45	19.40	22.30	23.30
Porto-Frascati	10.40	10.45	10.50	19.50	22.40	23.40
Porto-Frascati	10.45	10.50	10.55	20.00	22.50	23.50
Porto-Frascati	10.50	10.55	11.00	20.10	23.00	24.00
Porto-Frascati	10.55	11.00	11.05	20.20	23.10	24.10
Porto-Frascati	11.00	11.05	11.10	20.30	23.20	24.20
Porto-Frascati	11.05	11.10	11.15	20.40	23.30	24.30
Porto-Frascati	11.10	11.15	11.20	20.50	23.40	24.40
Porto-Frascati	11.15	11.20	11.25	21.00	23.50	24.50
Porto-Frascati	11.20	11.25	11.30	21.10	24.00	25.00
Porto-Frascati	11.25	11.30	11.35	21.20	24.10	25.10
Porto-Frascati	11.30	11.35	11.40	21.30	24.20	25.20
Porto-Frascati	11.35	11.40	11.45	21.40	24.30	25.30
Porto-Frascati	11.40	11.45	11.50	21.50	24.40	25.40
Porto-Frascati	11.45	11.50	11.55	22.00	24.50	25.50
Porto-Frascati	11.50	11.55	12.00	22.10	25.00	26.00
Porto-Frascati	11.55	12.00	12.05	22.20	25.10	26.10
Porto-Frascati	12.00	12.05	12.10	22.30	25.20	26.20
Porto-Frascati	12.05	12.10	12.15	22.40	25.30	26.30
Porto-Frascati	12.10	12.15	12.20	22.50	25.40	26.40
Porto-Frascati	12.15	12.20	12.25	23.00	25.50	26.50
Porto-Frascati	12.20	12.25	12.30	23.10	26.00	27.00
Porto-Frascati	12.25	12.30	12.35	23.20	26.10	27.10
Porto-Frascati	12.30	12.35	12.40	23.30	26.20	27.20
Porto-Frascati	12.35	12.40	12.45	23.40	26.30	27.30
Porto-Frascati	12.40	12.45	12.50	23.50	26.40	27.40
Porto-Frascati	12.45	12.50	12.55	24.00	26.50	27.50
Porto-Frascati	12.50	12.55	13.00	24.10	27.00	28.00
Porto-Frascati	12.55	13.00	13.05	24.20	27.10	28.10
Porto-Frascati	13.00	13.05	13.10	24.30	27.20	28.20
Porto-Frascati	13.05	13.10	13.15	24.40	27.30	28.30
Porto-Frascati	13.10	13.15	13.20	24.50	27.40	28.40
Porto-Frascati	13.15	13.20	13.25	25.00	27.50	28.50
Porto-Frascati	13.20	13.25	13.30	25.10	28.00	29.00
Porto-Frascati	13.25	13.30	13.35	25.20	28.10	29.10
Porto-Frascati	13.30	13.35	13.40	25.30	28.20	29.20
Porto-Frascati	13.35	13.40	13.45	25.40	28.30	29.30
Porto-Frascati	13.40	13.45	13.50	25.50	28.40	29.40
Porto-Frascati	13.45	13.50	13.55	26.00	28.50	29.50
Porto-Frascati	13.50	13.55	14.00	26.10	29.00	30.00
Porto-Frascati	13.55	14.00	14.05	26.20	29.10	30.10
Porto-Frascati	14.00	14.05	14.10	26.30	29.20	30.20
Porto-Frascati	14.05	14.10	14.15	26.40	29.30	30.30
Porto-Frascati	14.10	14.15	14.20	26.50	29.40	30.40
Porto-Frascati	14.15	14.20	14.25	27.00	29.50	30.50
Porto-Frascati	14.20	14.25	14.30	27.10	30.00	31.00
Porto-Frascati	14.25	14.30	14.35	27.20	30.10	31.10
Porto-Frascati	14.30	14.35	14.40	27.30	30.20	31.20
Porto-Frascati	14.35	14.40	14.45	27.40	30.30	31.30
Porto-Frascati	14.40	14.45	14.50	27.50	30.40	31.40
Porto-Frascati	14.45	14.50	14.55	28.00	30.50	31.50
Porto-Frascati	14.50	14.55	15.00	28.10	31.00	32.00
Porto-Frascati	14.55	15.00	15.05	28.20	31.10	32.10
Porto-Frascati	15.00	15.05	15.10	28.30	31.20	32.20
Porto-Frascati	15.05	15.10	15.15	28.40	31.30	32.30
Porto-Frascati	15.10	15.15	15.20	28.50	31.40	32.40
Porto-Frascati	15.15	15.20	15.25	29.00	31.50	32.50
Porto-Frascati	15.20	15.25	15.30	29.10	32.00	33.00
Porto-Frascati	15.25	15.30	15.35	29.20	32.10	33.10
Porto-Frascati	15.30	15.35	15.40	29.30	32.20	33.20
Porto-Frascati	15.35	15.40	15.45	29.40	32.30	33.30
Porto-Frascati	15.40	15.45	15.50	29.50	32.40	33.40
Porto-Frascati	15.45	15.50	15.55	30.00	32.50	33.50
Porto-Frascati	15.50	15.55	16.00	30.10	33.00	34.00
Porto-Frascati	15.55	16.00	16.05	30.20	33.10	34.10
Porto-Frascati	16.00	16.05	16.10	30.30	33.20	34.20
Porto-Frascati	16.05	16.10	16.15	30.40	33.30	34.30
Porto-Frascati	16.10	16.15	16.20	30.50	33.40	34.40
Porto-Frascati	16.15	16.20	16.25	31.00	33.50	34.50
Porto-Frascati	16.20	16.25	16.30	31.10	34.00	35.00
Porto-Frascati	16.25	16.30	16.35	31.20	34.10	35.10
Porto-Frascati	16.30	16.35	16.40	31.30	34.20	35.20
Porto-Frascati	16.35	16.40	16.45	31.40	34.30	35.30
Porto-Frascati	16.40	16.45	16.50	31.50	34.40	35.40
Porto-Frascati	16.45	16.50	16.55	32.00	34.50	35.50
Porto-Frascati	16.50	16.55	17.00	32.10	35.00	36.00
Porto-Frascati	16.55	17.00	17.05	32.20	35.10	36.10
Porto-Frascati	17.00	17.05	17.10	32.30	35.20	36.20
Porto-Frascati	17.05	17.10	17.15	32.40	35.30	36.30
Porto-Frascati	17.10	17.15	17.20	32.50	35.40	36.40
Porto-Frascati	17.15	17.20	17.25	33.00	35.50	36.50
Porto-Frascati	17.20	17.25	17.30	33.10	36.00	37.00
Porto-Frascati	17.25	17.30	17.35	33.20	36.10	37.10
Porto-Frascati	17.30	17.35	17.40	33.30	36.20	37.20
Porto-Frascati	17.35	17.40	17.45	33.40	36.30	37.30
Porto-Frascati	17.40	17.45	17.50	33.50	36.40	37.40
Porto-Frascati	17.45	17.50	17.55	34.00	36.50	37.50
Porto-Frascati	17.50	17.55	18.00	34.10	37.00	38.00
Porto-Frascati	17.55	18.00	18.05	34.20	37.10	38.10
Porto-Frascati	18.00	18.05	18.10	34.30	37.20	38.20
Porto-Frascati	18.05	18.10	18.15	34.40	37.30	38.30
Porto-Frascati	18.10	18.15	18.20	34.50	37.40	38.40
Porto-Frascati	18.15	18.20	18.25	35.00	37.50	38.50
Porto-Frascati	18.20	18.25	18.30	35.10	38.00	39.00
Porto-Frascati	18.25	18.30	18.35	35.20	38.10	39.10
Porto-Frascati	18.30	18.35	18.40	35.30	38.20	39.20
Porto-Frascati	18.35	18.40	18.45	35.40	38.30	39.30
Porto-Frascati	18.40	18.45	18.50	35.50	38.40	39.40
Porto-Frascati	18.45	18.50	18.55	36.00	38.50	39.50
Porto-Frascati	18.50	18.55	19.00	36.10	39.00	40.00
Porto-Frascati	18.55	19.00	19.05	36.20	39.10	40.10
Porto-Frascati	19.00	19.05	19.10	36.30	39.20	40.20
Porto-Frascati	19.05	19.10	19.15	36.40	39.30	40.30
Porto-Frascati	19.10	19.15	19.20	36.50	39.40	40.40
Porto-Frascati	19.15	19.20	19.25	37.00	39.50	40.50
Porto-Frascati	19.20	19.25	19.30	37.10	40.00	41.00
Porto-Frascati	19.25	19.30	19.35	37.20	40.10	41.10
Porto-Frascati	19.30	19.35	19.40	37.30	40.20	41.20
Porto-Frascati	19.35	19.40	19.45	37.40	40.30	41.30
Porto-Frascati	19.40	19.45	19.50	37.50	40.40	41.40
Porto-Frascati	19.45	19.50	19.55	38.00	40.50	41.50
Porto-Frascati	19.50	19.55	20.00	38.10	41.00	42.00
Porto-Frascati	19.55	20.00	20.05	38.20	41.10	42.10
Porto-Frascati	20.00	20.05	20.10	38.30	41.20	42.20
Porto-Frascati	20.05	20.10	20.15	38.40	41.30	